Nr. 44.

AMSTERDAMS WEEKBLAD

nr. 44 zaterdag 2 juni 1973 - 50 cent

EEN 1E KLAS BEGRAFENIS MET METRORIJTUIGEN

DE ZUIGKRACHT VAN

Deze kaart loopt door op pagina 11.De stippellijn geeft de route aan van de oostlijn van de metro.De bestemmingen van de met zwart ingevulde vlakken zijn voor één derde deel al gebouwd of in aanbouw.De overige zwarte vlakken geven of bestemmingen aan die vastgelegd zijn in gemeentelijke plannen of binnenskamers gekonkel.Waar de naam van de opdrachtgever onbekend is staat een *. Cijfers verwijzen naar gegevens elders in dit nummer.

KLM Hotel 1
OSNEY GROUP Luxe Flats 2

BEDRIJFSGEBOUW * 3
KONINKLIJKE AKADEMIE VAN WETENSCHAPPEN 4
kantoorgebouw
PICCADILLY ESTATE LTD. Hotel 5
STICHTING STUDENTEN HUISVESTING 6
studentenflat
BOVIS PROPERTY DIVISION Hotel en luxe flats 7
COTTEREL kantoorgebouw 8
GEMEENTE AMSTERDAM stadhuis 9
SOCIAAL FONDS BOUWNIJVERHEID kantoor,hotel 10
ZADELHOFF kantoorgebouw 11
PHILIPS PENSIOEN FONDS universiteit,kantoren 12
UNIVERSEITEIT VAN AMSTERDAM winkels
universiteit, kantoren 13
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM 3e huurpand 14
KANTOORGEBOUW * 15
BOND VAN NEDERLANDSE ARCHITEKTEN
kantoorgebouw 16
HORECA-, WINKEL- EN KULTURELE GEBOUWEN * 17
STICHTING STUDENTEN HUISVESTING 18
studentenflat

HOLLIDAY INN le gat aan de Amstel 19

BOUWBEDRIJF V.D. SCHAAR kantoorgebouw 20
KANTOOR- WINKELGEBOUW EN PARKEERGARAGE * 21

NED. KAPITAALS EN BELEGGINGS MIJ (C&A) 22
kantoorgebouw

KANTOORGEBOUW * 23

BANK VAN ONROERENDE ZAKEN (BOZ) EN HAMMERSON GROEP universiteit 24
WINKEL- EN KANTOORGEBOUW * 25
N.V. AMEV kantoorgebouw,parkeergarage 26
WESTLAND UTRECHT HYPOTHEEKBANK kantoorgebouw, parkeergarage 27

IN DE TWEEDE NOTA VAN HET BURO STADSSPOOR UIT 1965 WORDT OVER HET EFFEKT VAN DE METRO GEZEGD, DAT HET ZOWEL DE 'JUISTE ZUIGKRACHT HEEFT OM PARTIKULIERE INVESTERINGEN AAN TE TREKKEN', ALS DE MOGELIJKHEID OM 'AAN DE STERK GESTEGEN VERVOERSBEHOEFTE TE VOLDOEN', ZODAT 'PARTIKULIERE EN OVERHEIDSINVESTERINGEN OP GOEDE WIJZE GEKOORDINEERD WORDEN', WAARDOOR HET 'EKONOMIES EFFEKT AANZIENLIJK WORDEN VERHOOGD'.
DE IN DIT NUMMER VAN HET A.W. AFGEDRUKTE KAART MAAKT BOVENSTAAND CITAAT NOG EENS EXTTRA DUIDELIJK. HET MAAKT DUIDELIJK DAT ALLE VERHALEN, DIE DE LAATSTE TIJD OVER DE METRO VERKOCHT WORDEN, DAT HET DING TER BESTRIJDING VAN DE AUTO, LUCHTVERONTREINIGING EN VERSNELDE OPBOUW VAN WOONWIJKEN IS, LEUGENS ZIJN:

1 Prins Hendrikkade in de vroegere verffabriek van Vettewinkel aansluitend op de enorme ontwikkeling in 'jeugdhotels' in deze buurt.
Rechtsboomssloot rij pakhuizen naast het klubhuis de Boomsspijker worden door bemiddeling van stroman architekt Edo Spier verbouwd tot luxe koopflats voor de Osney Groep uit Oxford. Spier zelf heeft zich even eens in een pakhuis op de Kromboomssloot genesteld.

3 Sint Anthoniebreestr., achter gebouw Flesseman aan de Nieuwmarkt, op de plek waar verleden jaar 'toevallig' een kapitaal textielpand afbrandde.

4 Kloveniersburgwal/Nieuwe Hoogstr. een al 20 jaar bestaande bouwclaim op grond van het wederopbouwplan Nieuwmarkt (1953). Het laatste rijtje woningen in dit blok worden hierdoor bedreigd.

5 Nieuwe Hoogstr./Zanddwarsstr. een moedwillig verkrotte hoek, waar door illegale sloop grond is vrij gekomen. Architekt: De Klerk.

6 Raamgracht eveneens op het grond van het oude wederopbouwplan Nieuwmarkt een bouwclaim voor een studentenflat (aansluitend op de Universiteitsplannen voor Uilenburg).

7 Zwanenburgwal/Groenburgwal de hoteldreiging is hier nog steeds niet geweken. Bovis heeft kort geleden bij de gemeente een 'gewijzigd' plan ingediend voor een kleiner hotel en luxe flats. Architekt: De Klerk.

8 Zwanenburgwal dit nieuwe kantoorgebouw van Cotterel, die in dit blok nog meer bedrijfsruimte en woningen bezit, staat nu al 1½ jaar leeg. Destijds werd het in een advertentie in Elsevier aangeprezen als 'gelegen t.o. toekomstig stadhuis'.

9 Waterlooplein/Amstel nieuwe stadhuis met ondergrondse parkeergarage en metrostation. Kostenramingen tot voor kort 100 miljoen. Met de gebruikelijke kostenstijging van 1000% wordt dat 1 miljard.

10 Jodenbreestr./Waterlooplein Het sociaal Fonds Bouwnijverheid verhuist binnenkort naar Sloterdijk en heeft plannen voor een kombinatiegebouw van winkels, hotel, kantoren en flats. Enige wat blijft staan is het Rembrandhuis.

11 Jodenbreestr. volgens gemeentelijk bestemmingsplan komt hier woonbebouwing, maar kennelijk is er iets 'misgegaan', want er heeft maandenlang een bord op die plek gestaan 'te koop hier te vestigen kantoorgebouw'. Kortgeleden is de bouw begonnen.

12 Jodenbreestr./Maupoleum, via Caransa, v.d. Meyden en Seropa gemaakt plan, in vakkringen bekend als 'horizontale Manhattan effekt'. Eigendom van PPF, gehuurd door stoffenhandels en Universiteit van Amsterdam. Architekt: Zandstra. Begeleiding: universiteits-architekt Van Gool.

13 Uilenburg, vrijwel het hele eiland wordt door universiteitsbouw bedreigd: gebouwen met een hoogte van 30 meter (het Maupoleum is 22). Het gebouwenkomplex zal zich met een enorme luchtbrug over de IJtunnelweg naar Valkenburg uitstrekken. Ontwerp: Van Gool en Nassuth (gemeente-ontwerper van de Bijlmer).

14 Valkenburg het zgn. 3e huurpand, strekt zich uit langs ijtunnelweg en wordt 2 keer zolang als het Maupoleum, zelfde architekt Zandstra.

15 Rapenburgerstr./Muidergracht volgens bestemmingsplan komt hier een kantoorgebouw.

16 + 17 Waterlooplein/Nieuwe Amstelstraat de laatste straat verdwijnt geheel, de BNA wil hier zijn hoofdkwartier vestigen, verder komen er volgens bestemmingsplan horeca, winkels en kulturele instellingen. De huizen waren eerst eigendom van Caransa, die het met de gemeente voordelig geruild heeft voor grond in de buurt van de Nieuwe RAI.

18 Weesperstr. ontwerp van de architekten Hertzberger en Hazewinkel.

19 Amstel, 1e gat aan de Amstel. Bekende affaire: Caransa, v.d. Meyden, Van Hall, Holiday Inn. De laatste wil grond nu wel verkopen voor 6 miljoen.

20 Weesperstr. gebouw Metropool huisvest o.m. financieel dagblad, IBM en de stadsadvokaat Kappeyne & v.d. Capelle.

21 Weesperstr./Nieuwe Kerkstr./Nieuwe Keizers- en Nieuwe Prinsengracht volgens het in 1969 goedgekeurde bestemmingsplan komt hier een hoge betonkolos, die en passant nog wat woningen opslokt.

22 Weesperstr. het Unicagebouw eigendom van NEKAB waarmee verbonden C&A pensioenfonds, eveneens hoofdzetel van deze clan.

23 Weesperstr./Nieuwe Prinsengracht/Onbekende- en Achtergracht/Lepelstr. volgens het bestemmingsplan verdwijnen alle woningen uit dit blok voor een giganties kantoorkomplex, met als troostprijs een tuin in het midden.

24 Weesperplein de doodskist verhuurd tot 1990 aan de universiteit, als dan (volgens plan) de singellijn van de metro klaar is, wordt de huur dusdanig verhoogd dat de universiteit naar andere ruimte zal moeten uitzien.

25 Sarphatistr./Amstel volgens bestemmingsplan winkels en kantoren, is al grotendeels in handen van de BOZ.

26 + 27 Sarphatistr./Amstel onderdeel van de verbanking van deze buurt.

28 Sarphatistr./Prof.Tulpstr./Spinozakade Het hele huizenblok gesloopt voor een park ten behoeve van het uitzicht van het Amstelhotel.

29 Sarphatistr./Weesperplein/Spinozakade als alles lukt gaat het hele blok tegen de grond 'volgens bestemmingsplan'. Door een voordelige grondruil met de gemeente kon Groenink (eigenaar van de Poort van Weesp) zich omhoog werken. (een soort toren boven op laagbouw)

30 Sarphatistr./Roetersstr. door jarenlange moedwillige verkrotting onbruikbaar gemaakt als woonruimte.

31 + 32 Wibautstr. het belastingkantoor is onlangs al uitgebreid met een marmeren vleugel, -en tweede is gepland,waardoor woningen in de Swammerdambuurt bedreigd worden.

33 Wibautstr. deze firma heeft als relatiegeschenk aan de buurt het miserabele speelplaatsje aan de overkant geschonken.

34 Wibautstr. het Wibauthuis geeft van de 8ste verdieping waar de dienst stadsontwrichting zit een prachtig uitzicht op de vorderingen: kantoortorens reiken elkaar de hand.

35 Tilanusstr./Ruysstr./Wibautstr. moedwillig verkrot door de gemeente Amsterdam vanaf 1962 (zie verder achterpagina).

36 Weesperzij bekend als 2e gat aan de Amstel (idee van architekt Van Gool) via Caransa en Philips Pensioenfonds doorverkocht. Oorspronkelijk hotelplan. Bij doorverkoop destijds werd Caransa op één dag 647.000 gulden rijker.

37 Wibautstr./1ste Oosterparkstr. het grootste deel van dit kantoor staat leeg.

38 + 39 Wibautstr. dit kantoor komt binnenkort leeg en wordt doorverkocht aan de engelse firma Ragland Property Ltd., die nu met de gemeente in onderhandeling is om op het achterterrein nog een kantoor te zetten.

40 + 41 Wibautstr./Vrolikstr. oorspronkelijk volgens een plan uit 1949 had dit gebied een woonbestemming,in de jaren 50 is dit veranderd. Het Parool kreeg in die jaren ook een erfpacht claim voor de bouw van een kantoortoren, die ze achtereenvolgens aan Zwolsman en een engelse belegger hebben proberen te verkopen.Afbouw van de oostlijn tot CS is een direkt belang voor de Perscombinatie i.v.m. waardestijging gebouwen.

42 Wibautstr./Graaf Florisstr. op het terrein van de 'Holland' is de industriele Mij. in onderhandeling over een kantoor (10.000 m2) met een nieuw engelse investeeerder nadat de overeenkomst met Reamhurst Properties is afgeknapt.

43 Wibautstr./James Wattstr. het vroegere woongebied achter de ringvaart is enkele jaren terug gesloopt.

47 Omval/Amstelhoekstr. op het terrein van de Blookercacaoufabrieken kantoorplan van 42.000 m2. Verleden jaar merkten bewoners van ernaast dat al maanden lang in een bouwput op het terrein een pomp stond die grondwater weghaalde waardoor hun woningen begonnen te scheuren.

48 Amsteldijk De apenrots wat 'kleiner' van opzet 27.000 m2,jaarhuur per m2 ƒ 210,- in de toekomst een voetgangersbrug over de Amstel naar 47 en 48.

49 Omval terrein Bertel's oliefabrieken 30.000 m2 kantoor

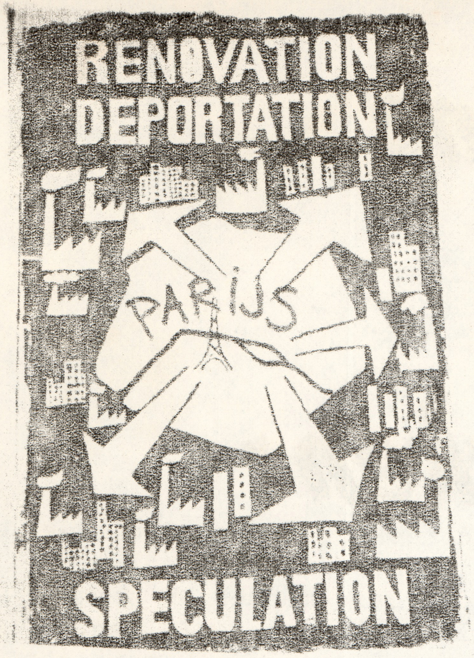
50 Wenkebachweg bij metrostation Spaklerweg is dan nog een kantoor van 48.000 m2 gepland.Verderop is de Bijenkorf nog wat aan het rommelen, maar daarover een volgende keer.

"het sterven gaat ons de laatste tijd gemakkelijker af dan wonen en werken"

Een monoloog, opgetekend uit de mond van een der aanwezigen, die op de metroroute in de Nieuwmarktbuurt woont, tijdens de heftige diskussies tussen 2 voorstanders van de metro, Bosch (secretaris van de kamer van koophandel) van de P.v.d.A. en Heerma van de A.R.P. en ± 80 tegenstanders. Maandag 28-5 in Krasnapolsky:

"Er werd al gezegd dat, als het beleid zo doorgaat, het wel eens tot een uitbarsting van volkswoede zou kunnen komen.
Nou, was dat maar waar , dat het zover kwam, want de mensen zijn allang ziek. Mensen die er niet tegen kunnen die gaan naar de dokter en worden volgedouwd met valium, librium en slaaptabletten. Er is niemand bij ons in de straat die geen medicijnen slikt. En wat gebeurd er als die middelen n niet meer zullen helpen? Dan is het te laat!
Meneer Bosch zegt net:"Dat we het allemaal niet te bekrompen moeten zien". Volgens hem gaat het niet alleen om wonen en leven in de stad, maar ook om ver daarbuiten. Daar zou ik het sterven aan toe willen voegen!
Want in Amsterdam gaat ons het sterven de laatste tijd makkelijker af. Bijvoorbeeld als je bij ons in de buurt komt. Je ziet hoe de mensen kapot gemaakt worden. Hoe ze het leven onmogelijk gemaakt wordt. De mensen gaan zich ongelukkig voelen en weten niet meer wat er met hen gaat gebeuren. De hele buurt wordt verwaarloosd Straten worden niet meer schoongespoten, plantsoenen zien er verschrikkelijk uit. Er wordt niets gedaan.
De plantsoenendienst, die afgesproken had samen met het wijkcentrum "de Oude Stad" door de buurt te gaan, hebben dit afgezegd in afwachting van de raadsdebatten.
Dat betekent dat alle schoonmaakwerkzaamheden in de buurt waar nog ontzettend veel mensen wonen gestopt zijn. Ze gaan er dus al helemaal van uit dat de buurt tegen de vlakte gaat.
Maar er wordt ook niet gezegd dat we kunnen wachten met onze belasting te betalen. Omdat deze mensen nu eenmaal niet het geld hebben om zoals Men. Biesheuvel naar Spanje, de Canarische eilanden of weet ik veel waarheen, te gaan, moeten zij het binnen hun eigen buurt zien te vinden. Dat wordt ook onmogelijk gemaakt. Het gekke is dat de mogelijkheid van ontspanning in de buurt steeds meer beknot wordt. Alles wordt de gewone man afgenomen. De volkstuinen waar de mensen jarenlang hun leven genoten hebben, worden ze gewoon voor een parkeerterrein voor Ajax afgenomen.
Denk eens aan de bejaarde mensen die opgegroeid zijn en geleefd hebben in de buurt. Waar je mekaar altijd weer kan tegenkomen- ook al heb je mekaar een paar jaar niet gezien, de mensen weten waar jij het over hebt en jij weet waar zij het over hebben.
Als die mensen in een andere buurt komen, dan komt er misschien een maatschappelijk werker, die helemaal niets van hen afweet. Die mensen gaan geestelijk kapot. In die slaapsteden, daar gaat het om. Wat dat betreft moet het beleid veranderd worden. HET GAAT NIET ALLEEN MAAR OM DAT AUTOOTJE, MAAR OM DE HELE MENTALITEIT WAARUIT DE METRO EN DE SLAAPSTEDEN VOORTKOMEN!"

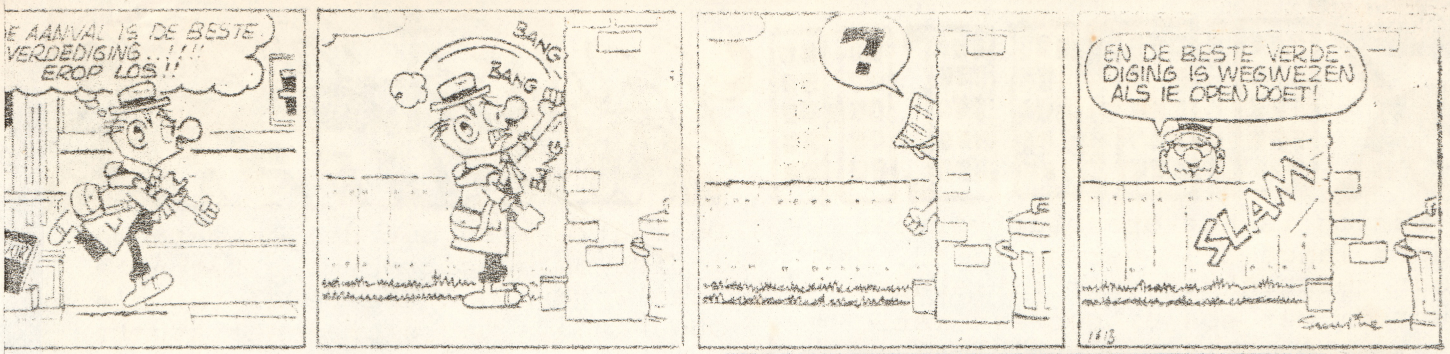
Metro



Vermoedelijk dinsdagavond komt een vertegenwoordiger van de Parijse Gebruikers Komitees van het Openbaar Vervoer in Amsterdam om te vertellen over de chaos van het openbaar vervoer in Parijs, ondanks het uitgebreide metro-, regionaalspoor- en regionaal snelspoorstelsel daar.
De gebruikers komitees ontstonden in februari 1970 uit de akties die tegen het verhogen van de metrotarieven gevoerd werden (gedurende meer dan een week gebruikten duizenden arbeiders van de Renault en Citroën fabrieken de metro zonder er voor te betalen). Eind 1971 gaven deze komitees een uitvoerige studie en kritiek op het openbaar vervoer in het Parijse gebied (ruim 9 miljoen inwoners) uit, waaruit slechts enkele regels:
"In de metro is het niet uit te houden, 8 personen per m2 in het spitsuur (7-9 en 17.30-19 uur) tientallen minuten opgepropt in een metrogang wachten, benauwende lucht (de metro is één van de voornaamste infektiehaarden).
Drie verschillende middelen worden door 250.000 personen gebruikt: trein, bus en metro. Ze sluiten niet op elkaar aan, hierdoor gaat het vermoeiende en zenuwslopende wachten steeds meer tijd kosten.
Voor ontspanning zijn de arbeiders uit buitenwijken en voorsteden op hetzelfde centrale gedeelte van Parijs aangewezen en moeten ze dus vaak weer dezelfde afstand reizen, waarbij dikwijls een voorstelling voortijdig verlaten moet worden om bus, trein of metro te halen".
De informatiebijeenkomst over het Parijse openbare vervoer zal waarschijnlijk in de Smederij gehouden worden. Voor nadere aankondiging zie dagbladpers.■

In de Leidsestraat 5, begane grond is donderdag de "echte metro-expositie" (niet te verwarren met de gemeentelijke tentoonstelling bij het Julianapark) geopend. Overdags geopend en donderdagsavond.
Tijdens de gemeenteraadsdebatten zal er waarschijnlijk een direkte verbinding d.m.v. video met de raadszaal zijn (het laatste hoogst waarschijnlijk uit veiligheidsoverwegingen)■

Door een aantal mensen uit Bogotá (de hoofdstad van Colombia) die hier zijn in verband met de aktie Colombia is ons de brief hiernaast overhandigd en wel met het volgende dringende verzoek:
Het zou de strijd van de bevolking in Bogotá zeer versterken als ze brieven zouden krijgen van bevolkingsgroepen uit het Westen, in dit geval Amsterdam, die in dezelfde situatie verkeren.
Ze worden daar voortdurend verdacht gemaakt en het zou hun strijd zeer ten goede komen als in hun pers daar onze solidariteitsbetuigingen zouden verschijnen.
Het is daarom van groot belang, als iedereen, die de brief hiernaast leest, een brief zou willen sturen waarin iets verteld word van onze eigen situatie en strijd, zo dat duidelijk wordt dat wij ook hier in Holland ons moeten verweren tegen dezelfde aantasting van onze rechten en dat wij ook hier ons verzetten tegen de autoriteiten die zich niet om onze rechten bekommeren.
Je kunt de brief sturen naar Aktie Colombia Postbus 10717 Amsterdam.
De brieven worden dan meegegeven aan de mensen die binnenkort vertrekken naar Colombia■



n de Eerste Arnhemse Huurdersvere-
ging 'Geitenkamp' ontvingen we 't verzoek
solidariteitsbetuigingen te sturen
t hun aktie tegen de huurharmoni-
tie, die zij de komende tijd gaan
eren. In hun brief staat: "Bij
t ingaan van de harmonisatieronde
3, zijn onze leden gedwongen over
gaan tot illegale aktie, daar de
nister de legale wegen om te
igeren onmogelijk heeft gemaakt".
le weigeraars, 365 in getal, zijn
reid een harde konfrontatie aan
gaan als na 7 juni de korporaties
ttelijk gerechtigd zijn tegen
igerachtige huurders op te treden.
hesiebetuigingen kunnen gestuurd
rden naar adres: Dennenweg 100,
nhem■

en veilig gevoel

de zogeheten burgerleeszaal van
t stadhuis ligt nu al enige tijd
n map met ruim twintig kilo me-
oinformatie ter inzage voor "het
bliek", waaronder een briefwis-
ling tussen het ministerie van
nnenlandse Zaken en de gemeente
sterdam over de wenselijkheid
n het aanbrengen van schuilkel-
rs in het metrostation Nieuwmarkt.
gemeente Amsterdam voelt er
et veel voor, met name het aan-
engen van 'gas-vrije deuren' kan
n kostbare zaak worden, omdat in
rails een gleuf uitgespaard
et worden, waardoorheen de deu-
n moeten kunnen schuiven■

et Sociaal Geografies Instituut
an de Universiteit van Amsterdam
omt in een studie over de gevol-
en van het wegtrekken van de Am-
terdamse bevolking naar de pro-
incie, tot de konklusie, dat ver-
uisde Amsterdammers weinig vrije
ijd overhouden door de lange reis-
ijden en afstanden tussen huis
n werk. Zo zitten veel mensen in
ovenkarspel en Heerhugowaard,
eliswaar eniszins buiten, maar
unnen er nauwelijks van genieten,
mdat ze dagelijks drie uur reizen■

TOKIO

In 'Het gat van Amsterdam', een boekje vol metro-ellende, uitgave van de Lastige Amsterdammer, staat een foto uit Japan van een "Oshiya", ofwel duwjongen, die in het Shinjuku-metrostation van Tokio met een stel collega's nog een stel extra passagiers in een al overbezette trein duwt. Over de metro in Tokio (waar trouwens ook een Amsterdamse gemeentelijke studiecommissie is wezen kijken)nog het volgende: nadat tijdens de 2e wereldoorlog Tokio voor een groot deel plat gebombardeerd was, begon men met de aanleg ervan. Om meer ruimte te scheppen voor het autoverkeer werd het tramstelsel opgeheven. Drie jaar geleden werd de laatste tramlijn opgeheven. In het stadscentrum wordt vrijwel niet meer gewoond. Het metrosysteem in het centrum is nu vrijwel klaar, maar de metrolijnen in de buitenwijken worden nog steeds verlengd. Het stadsgebied van Tokio telt 11 miljoen inwoners. De metrogangen zijn tijdens de spits propvol. Je kunt niet zelfstandig lopen, maar wordt meegevoerd door de mensenstroom. De treinen zijn te vol om te zitten. De gemiddelde reistijd van huis naar werk is per dag zo'n 2 uur■

metro-poel

VIDEO

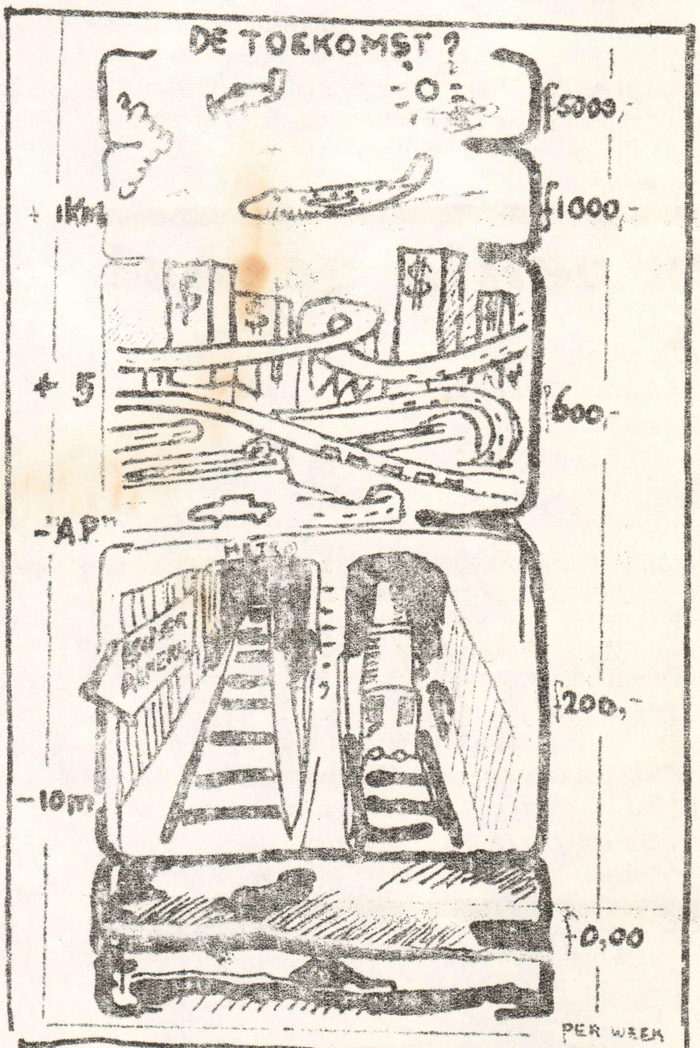
Vanaf vrijdag 8 juni is er een videoband (sisteem sony half inch) beschikbaar, over de ontwikkelingen in de Nieuwmarktbuurt als gevolg van de metrobouw. De videoband kan door middel van een zgn. monitor afgedraaid worden. Kontaktadres: Dijkstraat 23, Heleen de Wit, tel.184352.

Zürich niet naar Kloten!

In Zürich is het openbaar vervoer sedert lange tijd verwaarloosd. Een goede gelegenheid voor het stadsbestuur om met een uitgebreid metroplan de bevolking te verleiden om ja te zeggen tegen de grootmoedige investeringen die ertoe zouden moeten leiden verlichting te brengen in de door autos overbelaste binnenstad.
Een jaar of vijf geleden werd reeds met een volksstemming, door de bewoners van de stad Zürich neen gezegd tegen een metroplan. Deze keer werd voorgesteld: een verbinding van vliegveld Kloten - Zürich - Dietikon (plaats buiten Zürich waar veel mensen wonen die in de stad werken) met aftakking naar Schwamendingen (arbeiderswijk aan de rand van Zürich) en hierop aansluitend een Bergspoorweg, projekt van de Zwitserse spoorwegen met nog een uitbreiding onder de grond van het Centraal station. Totale begroting 1'145 miljard Franken. De stemming gold nu dan ook de gehele provincie (Kanton).
Antwoord in de provincie was 234.230 stemmen neen tegen 177.362 ja en in de stad Zürich 123.210 stemmen neen tegen 50.144 ja. De algemeen verwachte meerderheid van jastemmers waar de bergspoorlijn langs zou gaan bleef uit.

Van de vier randgemeenten die een metroverbinding zouden krijgen stemden alleen twee voor. In het algemeen bestaan de ja stemmende gemeenten overwegend uit bewoners met hogere inkomens, waaruit gekonkludeerd zou kunnen worden wie eigenlijk belang bij een metro hebben. Vooral de grote inzet van de progressief linkse partijen en de sociaal democraten hebben het verzet tegen de metro doen aanwakkeren. Hun belangrijkste argumenten waren:
onvoldoende financiën van Rijk - gemeente en provincie
de krapte op de kapitaalmarkt door de hoogkonjunctuur
inflatie
het projekt zou aantreken van meer buitenlandse arbeiders nodig maken.
Vooral ook waren veel mensen bang dat het metroprojekt een bouwexplosie zou ontketenen, dat veel woonruimte door kantoorruimte zou worden verdrongen en dat de grondprijzen zouden stijgen.

De maatregelen die de gemeente beloofde om de cityvorming tegen te gaan werden door de bevolking slecht opgevat als een propaganda stunt.
Ook het ontbreken van een konkrete wet die het in de hand houden van grondspeculatie en stijging van de grondprijzen zou kunnen garanderen wekte een algemeen argwaan.
In tegenstelling tot de bevolking van Zürich zullen de Amsterdammers ondanks schrijnend protest toe moeten zien hoe welzijn door "hun" vertegenwoordigers in de gemeenteraad brutaal en achteloos wordt opgeofferd voor belangen van de grote beleggers■



OVERGENOMEN UIT DAPPERNIEUWS

Maandagavond, 4 juni houdt het PSP-gewest Amsterdam, in navolging van de meeste politieke partijen een vergadering over de metro. Plaats de Smederij, Lastageweg, aanvang 8 uur■

lenin: stadsspoor en speculatie

In 1916 verscheen er een publikatie van Lenin "Het Imperialisme als hoogste stadium van het kapitalisme", waarin op pagina 46 en 47 een passage over grondspekulatie en spoorwegen. Lenin haalt met instemming een artikel uit het tijdschrift "Die Bank" aan, over een plan voor een transporttrust bestaande uit de elektrische stadsspoorweg, de tramwegmaatschappij en de omnibusmaatschappij: (van Berlijn)

"Men kan van de ontwerpers van dit plan grif aannemen, dat zij door middel van een alles omvattende regeling van het verkeer besparingen hopen te verkrijgen, waarvan een deel tenslotte ook aan het publiek ten goede zou kunnen komen. Maar het wordt een ingewikkelde kwestie, omdat achter de in wording zijnde transporttrust banken staan die, als zij willen, het door hen gemonopoliseerde transport in dienst van hun bouwterreinbelangen kunnen stellen. Dat deze gedachte zeer voor de hand ligt, wordt duidelijk als men zich herinnert, dat reeds bij de oprichting van de electrische stadsspoorwegmaatschappij een verstrengeling van de transportbelangen met de bouwterreinbelangen van de, de stadsspoorweg begunstigende grote bank plaatsvond, ja, zelfs de voorwaarde is geweest voor het scheppen van deze transport-onderneming. De Oostelijke lijn van deze spoorweg moest de bouwterreinen opensluiten, die de bank, toen het zeker was, dat de spoorweg zou worden gebouwd, met een geweldige winst voor zich zelf en enige personen, betrokken bij de bouwterreinmaatschappij, aan het spoorwegstation Schönhauser Allee heeft verkocht".

Konkludeert Lenin:

"Is het monopolie eenmaal tot stand gekomen, beschikt het over milliarden, dan dringt het met absolute noodzakelijkheid alle gebieden van het maatschappelijk leven binnen, onafhankelijk van het politieke stelsel of van welke andere 'bijkomstigheden' ook."

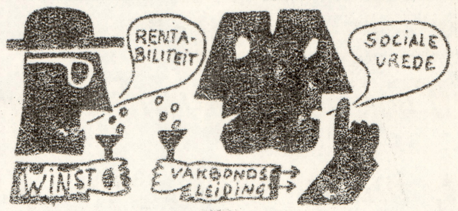
Nu 57 jaar later, we herhalen het nog maar eens voor de duidelijkheid, redeneren de voormannen van de Nederlandse Communistiese Partij, die zoals bekend "altijd de juiste marxistiese-leninistiese partijlijn hebben gevoerd", als volgt:

"Het zijn de vijanden van de arbeidersklasse die de metro aanvallen. Dat zijn de bezuinigers, winstmakers en prijsopdrijvers. Strijd voor de metro is een stuk klassenstrijd" (Rudy van der Velde in de Waarheid van 23-2-1973) ■

AMSTERDAMS WEEKBLAD

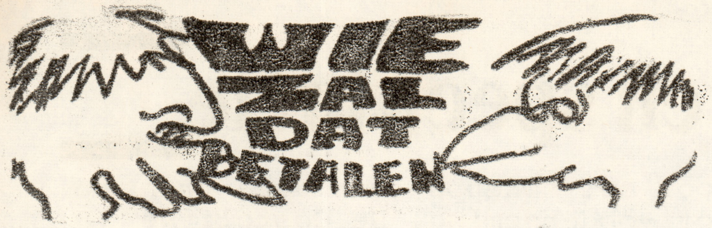
Zoals wel te zien was aan het vorige nummer en waarschijnlijk ook wel met dit nummer het geval zal zijn, hebben we nog heel wat ervaring met de methode van fotostencillen op te doen, voordat het er een beetje redelijk uitziet. Wat betreft de financiële situatie hopen wij volgende week een klein overzichtje te geven. Bijdragen zijn nog steeds welkom op ons gironummer.

AW Keizersstraat 2A tel.930302
Abonnement ƒ6,50 per kwartaal door overmaking op gem.giro.... V24027 tnv Madeleine de Vries.
Lezersvergadering ma-avond ½9.

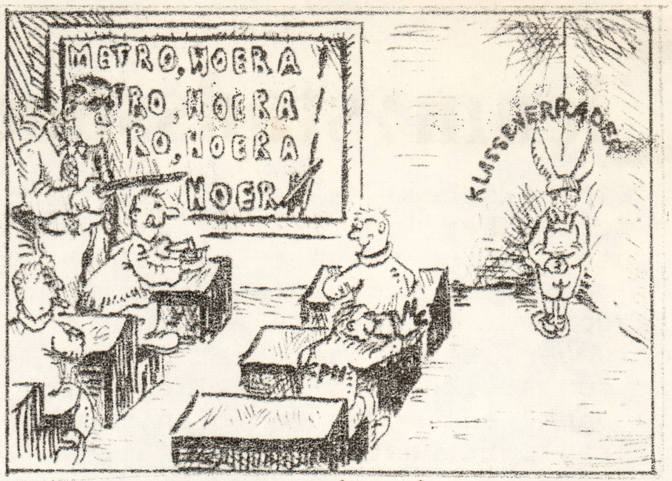


HAVENSTAKING BELGIE

Deze duurt zover bekend nog steeds voort. Volgende week hopen we er meer gegevens over te publiceren. Op het ogenblik zijn in Koffiebar Roodmerk, Bethaniënstraat, op enkele grote prikborden foto's, pamfletten en krantenknipsels over de staking opgehangen (open dagelijks van 10.00 tot 19.00 uur).
In het komende nummer van Spartacus staat een uitgebreid artikel over achtergronden van de havenstaking in België. Te krijgen bij Atheneum Nieuwscentrum of van Gennep of door een abonnement à ƒ6,- per jaar, postgiro 168797, Reinier Claeszenstraat 40 hs, Amsterdam. ■



Enige maanden geleden is er tussen de gemeente Rotterdam en het Rijk een akkoord bereikt over de overname van de Rotterdamse tekorten op het openbaar vervoer door het rijk. Voorwaarde van het rijk was daarbij dat het openbaar vervoer voortaan rendabel moest draaien.
Dit akkoord werd twee maanden geleden door wethouder Polak ter sprake gebracht in de raadscommissie voor financiën en belastingen. Hij hoopte dat er voor Amsterdam een soortgelijke regeling zou komen.
Nu Polak zelf staatssecretaris voor gemeente-financiën is geworden heeft hij dat in eigen hand. Vandaar dat er bij de gemeente nu al aan een voorstel wordt gewerkt om dit jaar de G.V.B.-tarieven met 20% te verhogen en volgend jaar nog eens met 24%. De grote klap komt echter als eenmaal onverhoopt de Metro gereed komt. De gigantiese bedragen die daarmee gemoeid zijn zullen de G.V.B.-tarieven met honderden procenten doen stijgen, aangezien de kosten van de Metro voor een groot deel op de rest van het openbaar vervoer afgewenteld zullen worden om de Metro een beetje vol te kunnen krijgen.
Zodat Amsterdammers (uit b.v. Noord of West) die waarschijnlijk nooit of heel weinig van de Metro gebruik zullen maken het in hun tram of buskaartje in rekening gebracht zullen zien! ■



De paden op de lanen in.

Bijlmermeerders, trekt Uw wandelschoenen aan voor de reis vanaf Uw woning tot aan de metro-halte....!

Volgens de ontwerpers van de Bijlmermeer komt een metrohalte steeds binnen de 500 meter van de woongelegenheid. In de practijk blijkt dat slechts 14,2% van de gezinnen op een afstand van 400 meter tot een metrohalte wonen, terwijl er voor 77,3% op die afstand een bushalte is en binnen die straal voor 84,7% een parkeergarage. Binnen de norm van 500 meter woont 31,1%. Van 500 tot 800 meter 40,2% en 28,7% woont op een afstand van 800 tot 1400 meter. Het gunstigst wonen de gezinnen van de delen B. en E-Noord.

Interessant is het naslaan van oud informatie materiaal. In de folder "Bouwen en Wonen in de bijlmermeer" staat zowel in deze als herziene versie over de afstand naar de metrohalte: "Een station van het stadsspoor is voor 80% van de bewoners niet verder dan 500 meter lopen!" ■

Men kan ook wel een tunnel door de aarde maken
Even zot, maar zaken zijn zaken
Toch zou ik het eens voor willen stellen
Ritssluiting in het groot, blijft nooit knellen
Omdat men dan niet in de knoop kan raken

DE METRO

GRAND METROPOLITAN HOTEL park voor uitzicht 28
GROENINK hotel,kantoorgebouw Amstelhotel 29
BANK VAN ONROERENDE ZAKEN winkel,kantoorgeb. 30
RIJKS BELASTING DIENST kantoorgebouw 31
RAAD VAN ARBEID kantoorgebouw 32
WALTER & THOMSON kantoorgebouw 33
GEMEENTE AMSTERDAM kantoorgebouw 34
EERSTE NED. TAXI EN AUTO MIJ. (FORD) parkeergarage of showroom met luxe flats 35
REAL KREDIET FINANZIERUNGSGESELLSCHAFT kantoor, winkels 36
PHILIPS PENSIOEN FONDS kantoorgebouw 37
BALLAST NEDAM kantoorgebouw 38
RAGLAN PROPERTY LTD. kantoorgebouw 39
N.V. PERS KOMBINATIE (VOLKSKRANT EN PAROOL) kantoorgebouwen,bedrijfsgebouwen 40
BREDERO kantoorgebouw 41
INDUSTRIELE MIJ N.V. EN REAMHURST PROPERTIES LTD. kantoorgebouw 42

PHILIPS PENSIOEN FONDS kantoorgebouw 43
INDUSTRIE TERREIN EENHOORN 44
RENAULT N.V. bedrijfsgebouw 45
AMRO BANK kantoorgebouw 46

SEDIJKO N.V. kantoorgebouwen 47
BOZ EN HAMMERSON kantoorgebouw 48
PHILIPS PENSIOEN FONDS REAL KREDIET FINANZIERUNGS GESELLSCHAFT kantoorgebouwen 49
BOZ kantoorgebouwen 50

EN VOOR DE BIJLMER WAS HELAAS GEEN PLAATS.

een

WAARHEID

als een koe!

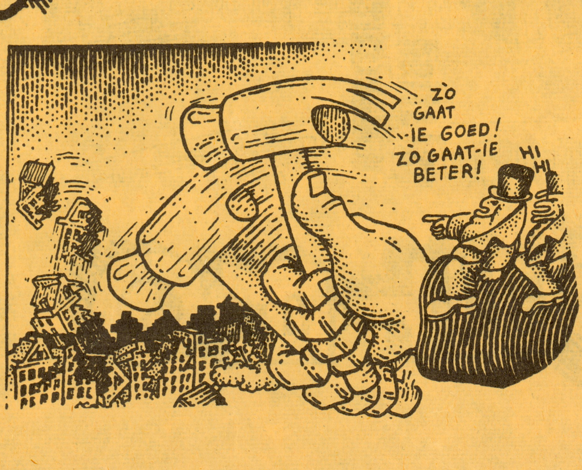
CPN en VVD: 'PARKEREN JA - WONEN NEE'

nieuw front helaas verdeeld over metro-aanleg

Opnieuw hebben de amsterdamse kommunisten een beslissende doorbraak weten te forceren in de klassestrijd.
Nadat onze partij eerder dit jaar de bouw van de metro heeft gemaakt tot eis van de amsterdamse arbeidende bevolking, hebben wij afgelopen week een nieuw wapen weten in te brengen in de klassestrijd.
Wij hebben namelijk duidelijk gesteld dat de bouw van een parkeergarage aan de Wibautstraat, Tilanusstraat, en Ruyschstraat een belangrijke bijdrage levert aan de leefbaarheid van deze toekomstige kantorenbuurt. Iedere kantoorklerk moet in zijn eigen kantoorwijk zijn eigen auto kunnen meenemen en droog kunnen stallen.
Het is van ons bekend dat wij niet meedoen aan halve maatregelen. Kameraden, een metro zonder parkeergarage is zo'n halve maatregel! De bouw van betaalbare woningen is dan ook door ons met kracht bestreden.
Steun voor dit standpunt vonden onze partijgenoten in de Gemeenteraad bij de VVD en de konfessionele partijen, zodat het halfzachte woningbouwvoorstel van twijfelachtige figuren als Lammers en andere baantjesjagers volledig in een duistere partijpolitieke nevel verdween.
De kordate houding van onze wethouders Harry Verheij en Rudi van der Velde stak daarbij scherp af. Nadat onze wethouders eerst nog vóór woningen wilden stemmen, zorgde fraktievoorzitter Wim van 't Schip er tijdig voor dat onze mensen in het kollege de voormalige Biesheuvel-kliek recht in de ogen konden kijken.
Ook buiten kringen van ondermaatse pleitbezorgers voor woningbouw vond de CPN steun: zo verklaarde de ENTAM, de bekende vertegenwoordiger van de noord-amerikaanse Ford-fabrieken (meer dan een halve eeuw specialisten in leefbaarheid) zich bereid de straat met de bedoelde parkeergarage te verrijken en daarmee haar steentje bij te dragen aan de groei en bloei van Amsterdams kantoorboulevard nummer 1.

crisis werkt door

Met verbazing tenslotte kwam het onze partij ter ore dat de bewoners van het sloopblok al 10 jaar vóór woningen zijn en tegen een parkeergarage.
Wij willen hier kort over zijn: de strijd die wij eensgezind met VVD en de konfessionele partijen voeren zal van de arbeiders een zware tol vragen. Laat je echter niet misleiden, Kameraden, een betaalbare nieuwbouwwoning geeft tevreden arbeiders.
En van ontevreden arbeiders moeten wij het hebben.
VANDAAR DAT WE ONS GEEN MOER VAN DE ARBEIDENDE BEVOLKING KUNNEN AANTREKKEN!



OPROEP TOT EENHEID AAN HET COLOMBIAANSE VOLK:

Aan de fabrieksarbeiders
Aan de landloze boeren
Aan de arme kleine boeren
Aan de ambachtslieden
Aan de armen in alle wijken
Aan de ouders die verantwoordelijk zijn voor de toekomst van hun kinderen
Aan de onderwijzers
Aan de studenten
Aan de ambtenaren
Aan de beroepskrachten

KAMERADEN IN COLOMBIA

Deze oproep tot eenheid gaat vergezelt van een broederlijke groet aan heel het Colombiaanse volk. Wij zijn de 700.000 inwoners van het oostelijk stadsdeel van Bogotá die door de grote bouwmaatschappijen en buitenlandse banken uit de stad verjaagd dreigen te worden onder het mom van het Plan voor Integrale Stadsontwikkeling van Bogotá: PIDIZUB.

Wij leven in een toestand van armoede. Velen van ons zijn werkeloos; anderen verdienen zó weinig dat zij zich de meest noodzakelijke levensbehoeften niet eens kunnen veroorloven, zoals kleding, woongelegenheid, voedsel en onderwijs. De teostand verslechterd voortdurend doordat de prijzen steeds stijgen, zowel als de tarieven van de openbare diensten, de belastingen etc., hetgeen ons allemaal de nek omdraait en zó onder druk zet dat we gedwongen worden te verdwijnen.

We weten maar al te goed dat deze situatie niet ontstaan is omdat God het wilde, evenmin omdat we gewoon altijd pech hebben of luie mensen zouden zijn, of een minder bevoorrechte klasse zoals de rijke beweren, maar omdat wij een UITGEBUITE KLASSE ZIJN die dag in dag uit wordt aangevallen door een andere klasse: die van grote investeerders en eigenaren van fabrieken en grond: Colombianen zowel als vreemdelingen die vertegenwoordigd zijn in de regering.

We zijn ons er ook goed van bewust dat nog de regering, noch de rijken zich ervoor interesseren onze ellende te verzachten, want zij léven juist van onze armoede, al 150 jaar lang.

Het interesseert hun alleen meer winst te maken. Daarom willen de Banco Interamericano de Desarxollo (BID), de groep Gran-Colombiano, de Banco del Comercio, de Chasse Manhattan Bank, de bouwbedrijven Llorente en Ponce de Léon, Pizano Padilla Caro en Salazar Leda, Montoya Saenz en Albán Holguin, Mazuera, Constructores Asociados (Verenigde bouwbedrijven), etc., en verschillende gedecentraliseerde instellingen zoals Caja de la Vivienda Popular (Bank voor Volkswoningen), het Instituto de Credito Territorial (instituut voor grondkrediet) en hun vertegenwoordigers Carlos Albán Hoguin, Patricio Samper, Annibal Fernandez de Soto, Misael Pastrana Borrero, Heberto Jimenez, Rodrigo Llorente, Victor Manuel Florez, 3.000 miljoen pesos investeren in het oostelijk stadsgedeelte, om zich zodoende onze goed gelegen grond te kunnen toeeigenen, en zover weg te jagen dat onze armoede niet gezien wordt door toeristen en geen gevaar meer oplevert voor hun klasse.

Het belangrijkste onderdeel van dit plan is de aanleg van de Avenida de los Cerros, die dwars door de armenwijken van dit stadsdeel loopt en ons allen op drie manieren zal doen verdwijnen:

1) Door het wegtracé zelf, 2) Door de prijzenregeling, stijging van de grondbelasting en tarieven van de overheidsdiensten, stijging van de huur.

3) Door de pesterijen van de bouwmaatschappijen en de regering met haar decreten en besluiten zoals decreet 008 van 1967, die grondonteigening toestaat wanneer zij dat nodig achten voor hun plannen.

Doordat wij uit onze wijk verdreven worden, zal het wonen voor ons nog duurder en meoilijker en onze economiese positie verslechteren, want wij moeten ons leven reorganiseren; andere wijken bouwen, diensten daar naartoe brengen, het dubbele aan vervoerskosten betalen enz.

Bovendien zullen we de schuld van 44 miljoen dollar die de rijken bij de USA maakten door ons weg te jagen, net als andere leningen zelf moeten betalen door middel van verhogingen van de tarieven van de openbare diensten, van benzine, vervoer en voedsel d.m.v. bevriezing van de lonen en het niet uitbetalen van wachtgelden.

We zullen tot het jaar 2002 in de schulden zitten. In dat jaar zullen we met

A.W. 6a

de voortdurende devaluatie van de peso méér dan het driedubbele hebben terugbetaald van wat geleend hebben van de grote Noord-Amerikaanse finansierders.
Gisteren zagen we hoe ze ons met geweld van onze akkers verdreven om zich van onze stukjes grond meester te maken.
Vandaag willen ze ons eveneens met geweld, kwaadschiks door middel van onteigeningsbevelen, d.m.v. de Avenida de los Cerros, verdrijven uit de stad die wij met onze krachtinspanningen hebben gebouwd, die door ons leeft en in beweging is.
Daarom hebben wij, de bewoners van het oostelijk stadsdeel, ons georganiseerd in comités ter verdediging tegen plannen die onze belangen schaden.
Na 18 maanden van onzekerheid, waarin we getracht hebben gehoor te vinden bij de burgermeester, de gemeenteraadsleden, de parlementsleden, woningorganissties etc., d.m.v. een reeks verzoekschriften waarin we in 16 punten de wens uitten om ons duurzaamheid, zekerheid en welzijn te garanderen in onze eigen wijken, is niemand van de gezagsdragers ook maar op één punt ingegaan of heeft zich verantwoordelijk gesteld voor de situatie.
Alles wat we te horen kregen war n leugens en gescheld en voorts werden we bedrogen, vernederd, vervolgd en gearresteerd.
Men wil de publieke opinie gunstig beinvloeden door kletspraatjes over bestratingen, ziekenhuizen, scholen, zwembaden en buurthuizen.
We beseffen heel goed dat dit slechts versieringen zijn van dit plandat ons in ieder geval niet ten goede komt.

Maar het volk vraagt niet om opeengestapelde bakstenen die muren vormen waarbinnen niemand woont, maar het volk eist gezondheid, onderwijs, woningen en openbare diensten; het eist dat men ons laat waar we zijn; dat 'vooruitgang' vooruitgang voor ons betekent en niet voor hun; dat we allen de rechten krijgen die ons teokomen, tot het recht op de stad zelf toe en dat men ons raadpleegt over wat men met ons wil doen en dat de deuren voor ons niet gesloten blijven.
En in ons speciale geval: DAT DE NUTTELOZE AVENIDA DE LOS CERROS NIET WORDT AANGELEGD, omdat dit verdrijving uit onze wijken, nog meer armoede en slavernij betekent.
Om al deze redenen, kameraden in Colombia en allen daarbuiten die in dezelfde situatie verkeren, die met ons mee voelen, vragen wij uw solidariteit om onze strijd, die een strijd van allen is, met sukses te kunnen voeren.
We weten dat wanneer we ons nogmaals van onze grond laten verdrijven, dit álle Colombianen staat te wachten, dat we als hechte gemeenschappen aan kracht zullen inboeten en dat zíj hierdoor aan kracht zullen winnen om hun aanvallen straffeloos voort te kunnen zetten.
Dat alle lagen van de bevolking van zich laten horen om deze wegenaanleg als een maatregel tégen het volk aan te klagen, zowel als de ontwerpers omdat zij in strijd met de belangen van het Colombiaanse volk handelen.

EENDRACHTIG EN GEORGANISEERD STRIJDEN WIJ VOOR DE VERDEDIGING VAN ONZE BELANGEN !!!

ONDERDRUKTEN, VERENIGT U TEGEN DE ONDERDRUKKERS !!!

WEG MET DE AVENIDA DE LOS CERROS!!!

(Vereniging van aktiecomités ter verdediging van de oostelijke stadswijken-Bogotá)

(Binnenkort verschijnt er een spaanse vertaling van dit stuk.)

A.W. 6b